

# Stellungnahme

Juli 2025

## Bitkom zur Novelle der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKfV)

### Zusammenfassung

Am 26. Juni 2025 hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) eine überarbeitete Fassung der Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften bei der Europäischen Kommission notifiziert. Die überwiegende Zahl der Regelungen, insbesondere die Angleichung von Rad- und E-Scooter-Verkehr in vielen Belangen, sind zu begrüßen. Der Entwurf enthält jedoch eine zuvor nicht bekannte Änderung, die erhebliche Folgen für das Mobilitätsangebot, innovative Mobilitätsanbieter und damit die erfolgreiche Mobilitätswende hätte.

Das in Art. 3 Abs. 5 VO-E vorgesehene pauschale Parkverbot von gewerblich angebotenen Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen in §12 Abs. 4b StVO ist äußerst kritisch zu bewerten. Bitkom unterstützt die zugrundeliegende Zielsetzung, ein attraktives und geregeltes Mobilitätsangebot für alle Menschen zu schaffen, ausdrücklich. Die jetzige Regelung bewirkt allerdings das Gegenteil: Einen drohenden Einbruch beim Sharing-Angebot, unnötiger bürokratischer Aufwand für Städte und Kommunen und weniger flexible Mobilitätsangebote für Bürgerinnen und Bürger.

### Einschätzung im Detail

#### Sharing-Fahrräder und -E-Scooter sind fester Bestandteil eines attraktiven Mobilitätsangebots

»Wir ermöglichen Mobilität in Stadt und Land nach den Bedürfnissen der Menschen« heißt es im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung. Mobilität nach den

# 79%

der Deutschen sehen Sharing-Angebote als umweltfreundliche Alternative zu bestehenden Mobilitätsangeboten.

Bitkom, 2025

Bedürfnissen der Menschen ermöglichen – das ist auch Aufgabe und Vorteil von Sharing-Angeboten wie Sharing-Fahrrädern und -E-Scootern, die zudem im weit überwiegenden Teil eigenwirtschaftlich und ohne öffentliche Förderung operieren. Das BMV hat selbst festgestellt, dass Mikromobilitätsangebote »helfen [können], unterschiedliche Transportmittel wirksam zu verknüpfen und kurze Distanzen (»letzte Meile«) effizient zu überbrücken.«<sup>1</sup> Mit mehreren Millionen Nutzenden in über 130 Städten ermöglichen sie flexible Mobilität, schließen Mobilitätslücken auf der ersten und letzten Meile, entlasten den motorisierten Individualverkehr, ergänzen liniengebundene ÖPNV-Angebote und bereichern den Umweltverbund. Auch bei temporären Einschränkungen des ÖPNV-Angebots oder bei ausgedünnten Bus- und Bahn-Taktungen stellen die Fahrzeuge eine zuverlässige und flexibel verfügbare Alternative dar. Die geplante Änderung würde diese, auch vom ÖPNV ausdrücklich gewünschte Rolle von Mikromobilitätsangeboten massiv schwächen oder gar verhindern.

Nicht zuletzt hat die Sharing-Branche in den vergangenen Jahren entscheidend dazu beigetragen, dass sich insbesondere in Kommunen und Metropolen attraktive multimodale Mobilitätsapps und -angebote entwickeln konnten. Die mit der Verordnung drohende Einschränkung von Sharing-Angeboten würde diese Erfolge erheblich gefährden.

## **Kommunen werden nicht befähigt, sondern mit unnötiger Bürokratie belastet**

Das Ziel der Verordnung, Planungssicherheit und Ordnung beim Parken von Fahrrädern und E-Scootern zu schaffen, ist grundsätzlich begrüßenswert. Der aktuellen Ausgestaltung liegt allerdings ein Irrtum zugrunde, nämlich dass der Betrieb von Sharing-Flotten in Kommunen nicht geregelt sei.

In den vergangenen Jahren haben Städte und Anbieter gemeinsam erfolgreich umfangreiche Maßnahmen umgesetzt. Dazu gehören die schrittweise Einrichtung von dedizierten Parkzonen wie z.B. virtuelle Stationen, und Abstellverbotsflächen sowie die kontinuierliche Weiterentwicklung von Nutzerschulungen und Sanktionierungsmechanismen. Diese Maßnahmen zeigen eine deutliche positive Wirkung und sind mittlerweile etablierte Praxis, die beweist, dass eine differenzierte, lokal angepasste Regulierung sehr gut funktioniert.

Der Großteil aller deutschen Städte mit Mikromobilitäts-Angeboten, einschließlich Metropolen wie München, erlauben das gewerbliche Anbieten von Mikromobilitätsdiensten ohne Sondernutzungserlaubnis. Berlin baut zugleich erfolgreich einen Ordnungsrahmen auf, der flächendeckende Sharing-Netze mit Abstellverbotsflächen kombiniert und deren Einhaltung kontrolliert. Selbstverpflichtungen der Anbieter oder gemeinsame Memoranda of Understanding



der Deutschen sind überzeugt, dass sich durch Sharing-Angebote Geld sparen lässt.

Bitkom, 2025

<sup>1</sup> Bundesministerium für Verkehr, 2021: Klimaschutz im Verkehr – Rad- und Fußverkehr | [bmv.de](https://www.bmv.de)

(MoU) bieten eine unbürokratische und bereits erprobte Grundlage für den Betrieb. Die geplante Anpassung des §12 StVO würde den Kommunen diese Gestaltungsfreiheit nehmen und sie zu umfangreichen bürokratischen Verwaltungsverfahren verpflichten. Dies ist nicht nur unnötig, sondern verursacht auch erheblichen Mehraufwand in Zeiten knapper personeller und finanzieller Ressourcen. Gleichzeitig drohen Rückzüge etablierter Anbieter aus dem deutschen Markt, mit potentiell spürbaren Folgen für Wirtschaft, Arbeitsplätze und Innovationen.

## **Verkehrssicherheit entsteht durch individuelle Lösungen statt pauschaler Verbote**

Das geplante pauschale Verbot würde im schlimmsten Fall dazu führen, dass aktuell betriebene Sharing-Flotten vollständig aus den Kommunen abgezogen werden müssten, da der Betrieb unzulässig wird. In der aktuellen Fassung wäre nur in zwei Szenarien Abhilfe geschaffen: Entweder müssten alle Kommunen – trotz vielfach bestehender vertraglicher Regelung bzw. Selbstverpflichtung der Anbieter – eine verwaltungsrechtliche Sondernutzungserlaubnis erteilen. Alternativ müssten die Kommunen flächendeckend Mobilitätsstationen ausweisen bzw. errichten, die ein für Betreiber wirtschaftlich tragfähiges und für Nutzerinnen und Nutzer attraktives Sharing-Angebot ermöglichen.

Weder ist davon auszugehen, dass rechtzeitig alle notwendigen Sondernutzungserlaubnisse erteilt werden, noch in kurzer Zeit eine ausreichende Anzahl an Mobilitätsstationen realisiert werden kann – die allermeisten Kommunen haben weder die finanziellen noch die organisatorischen Möglichkeiten, diese Aufgaben zeitnah zu erfüllen. Noch dazu steht ein flächendeckendes Netz von kommunal vorgehaltenen Mobilitätsstationen insbesondere in Außenbezirken in keinem Verhältnis zum individuellen Nutzen, sodass hier ein Free-Floating-Konzept für die letzte Meile die in jederlei Hinsicht bessere Lösung ist.

Der Verordnungsentwurf muss daher zwingend dahingehend geändert werden, dass entweder

- 1) Art. 3 Abs. 5 VO-E vollständig entfällt, oder hilfsweise
- 2) Art. 3 Abs. 5 VO-E klarstellt, dass das Parken auf Gehwegen für gewerblich angebotene Fahrräder oder Elektrokleinstfahrzeugen grundsätzlich erlaubt ist, sofern die zuständige Kommune keine anderslautende Verfügung erlassen hat oder keine abweichenden Vereinbarungen nach Maßgabe des Landesrechts getroffen wurde. Bereits bestehende Betriebsgenehmigungen, MoUs, Selbstverpflichtungen der Anbieter oder vergleichbare Vereinbarungen, einschließlich Regelungen zu virtuellen Stationen, gelten dabei als gleichwertige Erlaubnisgrundlage für den Betrieb.

Bitkom vertritt mehr als 2.200 Mitgliedsunternehmen aus der digitalen Wirtschaft. Sie generieren in Deutschland gut 200 Milliarden Euro Umsatz mit digitalen Technologien und Lösungen und beschäftigen mehr als 2 Millionen Menschen. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 500 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig, kreieren Content, bieten Plattformen an oder sind in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 82 Prozent der im Bitkom engagierten Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, weitere 8 Prozent kommen aus dem restlichen Europa und 7 Prozent aus den USA. 3 Prozent stammen aus anderen Regionen der Welt. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem leistungsfähigen und souveränen Digitalstandort zu machen.

## Herausgeber

Bitkom e.V.

Albrechtstr. 10 | 10117 Berlin

## Ansprechpartner

Felix Lennart Hake | Bereichsleiter Mobility & Aviation

T +49 30 27576-243 | f.hake@bitkom.org

## Verantwortliches Bitkom-Gremium

AK Intelligente Mobilität

## Copyright

Bitkom 2025

Diese Publikation stellt eine allgemeine unverbindliche Information dar. Die Inhalte spiegeln die Auffassung im Bitkom zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Obwohl die Informationen mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität, insbesondere kann diese Publikation nicht den besonderen Umständen des Einzelfalles Rechnung tragen. Eine Verwendung liegt daher in der eigenen Verantwortung des Lesers. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen. Alle Rechte, auch der auszugsweisen Vervielfältigung, liegen beim Bitkom oder den jeweiligen Rechteinhabern.